

**Tyngre fordon på
det allmänna
vägnätet - SKL
2015-02-17**



TRAFIKVERKET

**Kenneth
Natanaelsson
&
Lars Bergman**



Utnyttja befintlig infrastruktur optimalt



**ETT-fordonet 30 meter,
90 ton 4 travar, 11 axlar**



**Rundvirkesfordon
idag 24 meter, 60 ton
3 travar, 7 axlar**



**ST-fordonen 24 meter,
74 ton 3 travar, 9 axlar**



**DUO2 32 meter,
80 ton, 11 axlar**

”High Capacity Transports” öppnar möjligheter (erfarenheter från ETT/ST-projekten)

- ”Ledig” kapacitet utnyttjas – investeringsbehovet minskar.
- Energianvändning och utsläpp av klimatgaser minskar radikalt.
- Inget ökat slitage på vägnätet för byggda vägar
- Säkerheten ökar genom användning av bästa teknik och minskad exponering (färre bilar).
- Industriell utveckling av transportsystemet.



Regeringsuppdraget

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen och Trafikverket att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

Trafikverket

1. **Identifiera ett statligt vägnät** där det redan i dag, eller med begränsade åtgärder, skulle vara möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. **Kommunala vägar, exempelvis anslutningspunkter till terminaler och industrier, ska ingå i analysen.**

2. **Analysera behovet av ytterligare åtgärder på andra delar av det statliga vägnätet**, redovisa vilka åtgärder som skulle vara nödvändiga för att möta detta behov samt **beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna**, bl.a. de **samhällsekonomiska konsekvenserna** kopplade till de transportpolitiska målen samt de **finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer**. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

Transportstyrelsen

1. Lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg

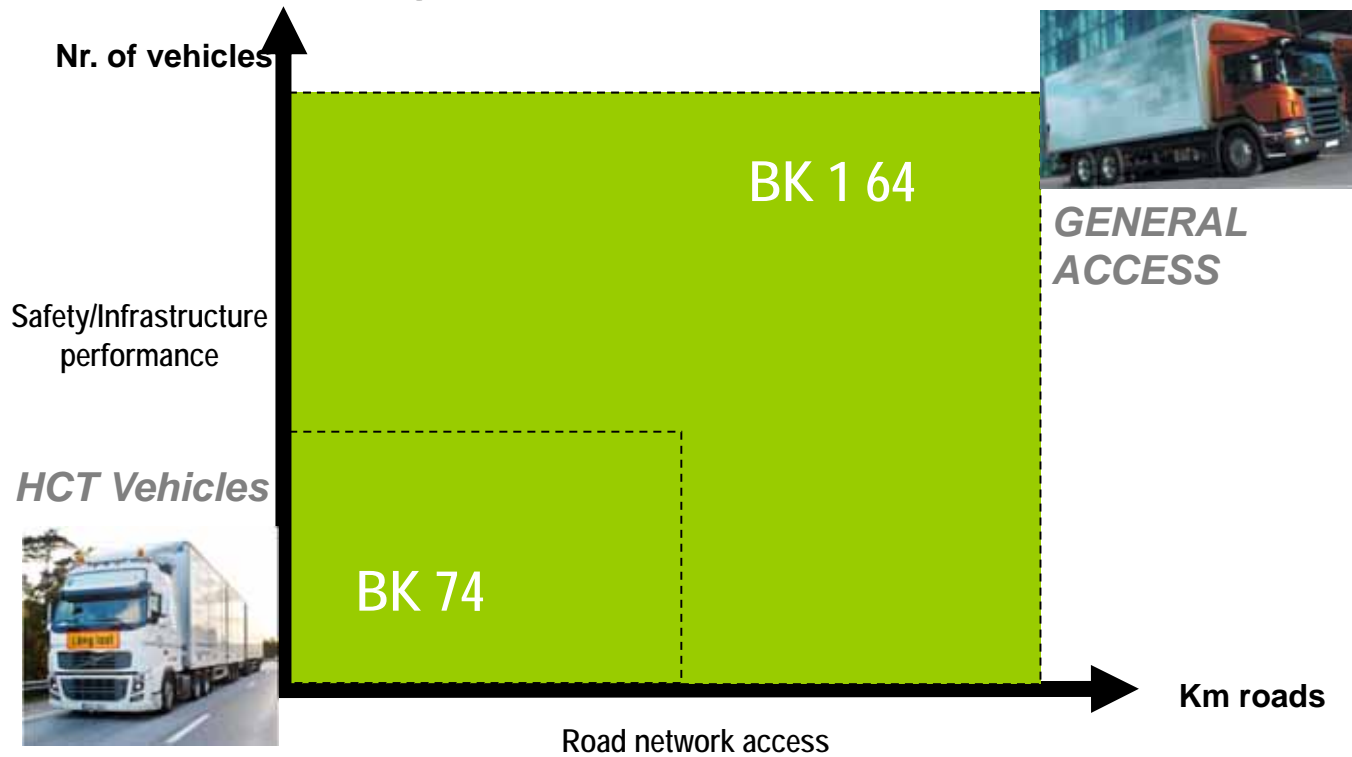
- **med bruttovikt upp till 74 ton inom nu gällande längdbegränsningar** i 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) och,
- med enligt artikel 4 punkt 4 (b) i rådets direktiv -96/53/EG av **ytterligare modulenheter** den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

2. Beskriva **konsekvenserna av de föreslagna förändringarna**, bl.a. de **samhällsekonomiska konsekvenserna** kopplat till de transportpolitiska målen samt de **finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer**. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

Trafikverkets förslag till åtgärder i regerings- uppdraget



Matching vehicle to network



Vehicle Safety & Infrastructure performance linked to road network access



Huvudvägnät för gods, 74 ton pekas ut

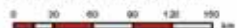
En stor del av nätet klarar ökad belastning, men det finns få sammanhängande stråk.

**Broar där åtgärd
krävs på det
utpekade vägnätet**

- Broar
- Utpekad vägnät

Datum: 2014-08-11

Skala (A3): 1:5 500 000



© Lantmäteriet, Geodatacentralen

Tyngre och längre transporter
kräver bättre kontroll



95 procent av det statliga vägnätet
kan öppnas för fordonståg med
en vikt på upp till 64 ton





Dialoger om vägnät med BK 74 ton
- utanför de stora transportstråken
- tillsammans med näringslivet och kommuner.

HCT-programmet bör slutföras enligt tidplan med anpassning till detta uppdrag

- Förutsättningar för längre fordon
- Systemeffekter vid införande av HCT
- Slitage och nedbrytning av vägar med sämre underbyggnad
- Förutsättningar till ett PBS-baserat regelverk för HCT
- Utveckling av ett effektivt och robust system för tillträdeskontroll



Sammanfattning av Trafikverkets förslag.

- Bruttoviktskurvan för bärighetsklass 1 utökas till 64 ton
- Ny bärighetsklass BK74 inrättas
- Ett vägnät för 74 ton pekas ut
- Ett kontrollsystem på egenkontroll och befintlig teknik kopplas till 74-tonsnetet
- Dialoger om 74 ton vägnät utanför de stora transportstråken med näringslivet och kommuner
- HCT-programmet bör slutföras enligt tidplan med anpassning till detta uppdrag



Trafikverket ska vara väl förberedd vid ett eventuellt införande av en ny bärighetsklass.

Mål

En prioriterad åtgärdsplan för förstärkningsåtgärder för framförallt broar på ett utpekat vägnät för BK74.



Ett utpekat vägnät för anslutningsvägar till:

- utpekade centrala hamnar och terminaler
- i eller i anslutning till det utpekade vägnätet.

Mål

Den del i uppdraget där vi behöver en dialog med er!



Ta fram en strategisk plan för framtida transporter av tyngre fordon på övriga vägnätet som:

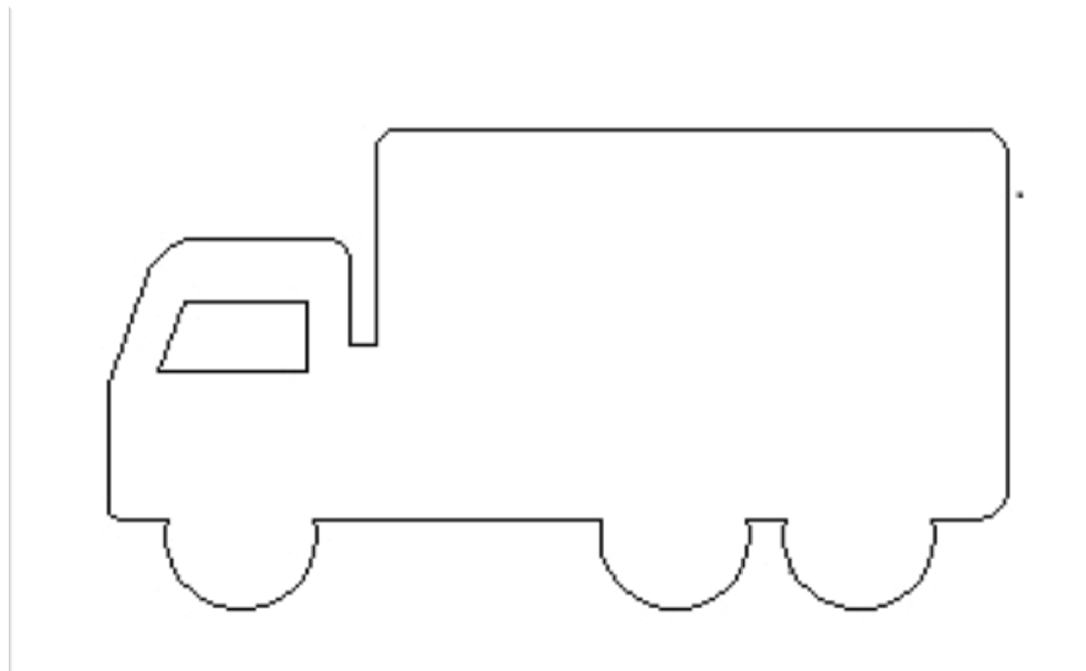
- inkluderar framtagande av nytt näringslivsvägnät för tyngre transporter.
- inkluderar en bärighetsinventering av det framtagna näringslivsvägnätet.
- inkluderar framtagande av strategi för att möjliggöra tyngre transporter på övriga vägnätet



Identifiera och planera för andra nödvändiga åtgärder som är relaterade till införande av en ny bärighetsklass.

Mål

- omskyltning,
- ruttplanering,
- m.m.



Anslutningsvägar till utpekade centrala hamnar och terminaler

Målet för delprojektet är att Trafikverket ska ha:

- Analyserat vilka utpekade noder som ska beaktas i ett första skede.
- Identifierat och ta fram kriterier för anslutningsvägar.
- Ett förslag på anslutningsvägar till utpekade noder och hamnar.
- Analysera och identifiera brister på de föreslagna anslutningsvägarna.

Anslutningsvägar till utpekade centrala hamnar och terminaler

Central hamn

- Luleå
- Skellefteå
- Umeå
- Sundsvall
- Gävle
- Kapellskär
- Stockholm
- Nynäshamn
- Västerås/Mälarhamn
- Oxelösund
- Norrköping
- Trelleborg
- Malmö
- Helsingborg
- Halmstad
- Varberg
- Göteborg
- Stenungssund
- Brofjorden

Kommun

- Luleå
- Skellefteå
- Umeå
- Sundsvall
- Gävle
- Norrtälje
- Stockholm
- Nynäshamn
- Västerås
- Oxelösund
- Norrköping
- Trelleborg
- Malmö
- Helsingborg
- Halmstad
- Varberg
- Göteborg
- Stenungssund
- Lysekil

Anslutningsvägar till utpekade centrala hamnar och terminaler

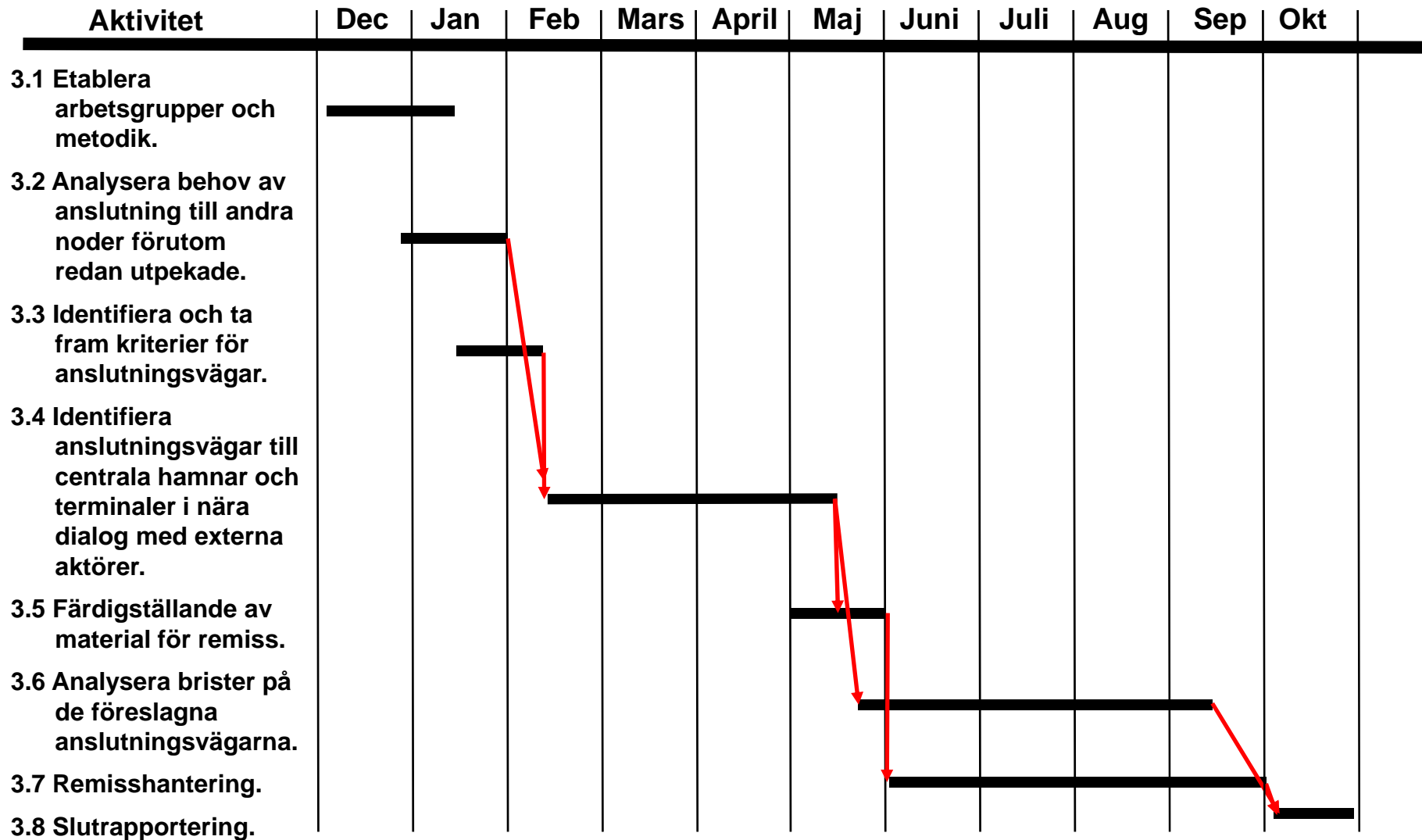
Kombiterminal

- Malmö CT
- Årsta (Stockholm syd)
- Luleå
- Trelleborgs hamn
- Göteborgs hamn
- Gävle
- Sundsvall
- Umeå
- Rosersberg

Kommun

- Malmö
- Stockholm
- Luleå
- Trelleborg
- Göteborg
- Gävle
- Sundsvall
- Umeå
- Sigtuna

Grov tidsplan för delaktivitet 3. Identifiering av anslutningsvägar





Tack för visat intresse!

